Justificativas para a contratação

(Atendimento ao art. 5º da Lei Federal nº 8.987/95 e ao Decreto nº 48.042/06)

A Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989, no seu artigo 11, parágrafo único, define serviços essenciais como as necessidades inadiáveis da comunidade que, se não forem atendidas, colocam em perigo iminente a sobrevivência, a saúde ou a segurança da população.

O artigo 10 do mencionado diploma legal apresenta rol meramente exemplificativo dos serviços essenciais, a saber:

> *"I - tratamento e abastecimento de água; produção e distribuição de energia elétrica, gás e combustíveis;*
> *II - assistência médica e hospitalar;*
> *III - distribuição e comercialização de medicamentos e alimentos;*
> *IV - funerários;*
> *V - transporte coletivo;*
> *VI - captação e tratamento de esgoto e lixo;*
> *VII - telecomunicações;*
> *VIII - guarda, uso e controle de substâncias radioativas, equipamentos e materiais nucleares;*
> *IX - processamento de dados ligados a serviços essenciais;*
> *X - controle de tráfego aéreo;*
> *XI - compensação bancária."*

Assim, vemos que o serviço de transporte coletivo, além de ter sido inserido no artigo 10, inciso V da Lei nº 7.783/89, tem previsão no inciso V do artigo 30 da Constituição Federal, que o categoriza como serviço público de caráter essencial.

Ainda, o Estatuto da Cidade, ao regulamentar o artigo 182 da Constituição Federal, elenca o transporte e os serviços públicos como direitos necessários à existência das cidades sustentáveis, ao lado do direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao trabalho e ao lazer (art. 2º, inc. I).

Se o serviço é essencial para a realização das funções elementares da cidade bem como para o bem-estar da população, parece incontroverso que seu acesso deva ser garantido da forma mais ampla possível a toda a comunidade, sem interrupções.

Nesse sentido, a Lei Orgânica do Município de São Paulo - LOM estabelece em seu artigo 172, a competência da Prefeitura de planejar, organizar, implantar e executar diretamente ou sob o regime de concessão, permissão ou outras formas de contratação, bem como regulamentar, controlar e fiscalizar o transporte público.

Considerando tais normativos, no âmbito do Município de São Paulo, a Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, regulamentada pelo Decreto nº 53.887, de 08 de maio de 2013, disciplina a organização dos serviços de transporte coletivo, possibilitando delegar a terceiros, particulares, por meio dos regimes jurídicos da concessão e da permissão, a execução e a consequente exploração destes.

Nesse contexto, o Secretário Municipal de Transportes da Cidade de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, vem a público justificar a delegação da prestação dos serviços de transporte coletivo urbano de passageiros, mediante a realização de concessão e permissão, pelas razões que passa a expor.

É reconhecida a dificuldade pela qual o Município perpassa para operar diretamente um serviço tão complexo como o transporte público. Essa atividade, como ocorre na maioria das cidades brasileiras e, em especial, na Cidade de São Paulo há mais de 20 anos, é delegada a empresas particulares e a cooperativas, por meio de concessão e de permissão, respectivamente.

Destaca-se, por oportuno, que atualmente os serviços de transporte por ônibus estão divididos em duas redes com funções distintas:

- A de linhas estruturais composta por linhas de maior frequência e capacidade, operando com veículos de grande porte que trafegam, principalmente, nos grandes corredores de transporte do centro expandido e nos corredores viários de ligação com os centros regionais. Esta rede tem a função de integrar as diversas regiões da cidade, ligando as linhas entre si, ao polo central e aos subcentros regionais.

- A de linhas locais tem como função captar/distribuir a demanda dos bairros, estabelecendo a ligação dessas regiões com os subcentros regionais de comércio e de serviços, com os terminais de integração, com a rede metro-ferroviária e com as linhas estruturais que cruzam ou tangenciam seus trajetos. Assim, as linhas locais, em sua maioria, possuem pontos iniciais disseminados pelos bairros e pontos finais, normalmente, situados no interior ou nas proximidades de terminais de integração, para facilitar sua conexão com o sistema de linhas estruturais.

Esta divisão funcional será mantida nas novas concessões e permissões, aperfeiçoando-se para as contratações vindouras.

No quadro atual a organização do serviço divide o território da cidade em 8 (oito) áreas de concessão/permissão que se distribuem em torno do centro expandido.

Essas áreas caracterizam as regiões de atendimento dos principais eixos radiais de transporte que ligam as regiões periféricas ao centro da cidade.

Cada uma das áreas está associada a uma cor específica que compõe o padrão visual estabelecido em 2003. São 8 (oito) cores que representam a divisão do território do município, organizam o sistema de comunicação em terminais e a comunicação visual da parte externa dos ônibus que operam na cidade.

No que diz respeito à concessão, serão mantidos os limites das 8 (oito) áreas hoje existentes, uma vez que essa divisão leva em conta a área de influência dos principais eixos viários radiais e viabiliza a continuidade e o aproveitamento do projeto de identidade visual já existente.

Já no que se refere às áreas de permissão, estas serão ampliadas de 8 (oito) para 12 (doze). A permissão só opera o serviço local e este se caracteriza por sua dispersão no território da cidade, sendo sua função captar e distribuir a demanda nos bairros. A princípio, operadores menores podem contribuir para melhorar o atendimento, já que este se caracteriza por ligações mais concentradas dentro dos bairros da cidade, cabendo lembrar que nos exatos termos do Decreto nº 53.887/13, a permissão continuará a ser operada por cooperativas. Assim, a redução do limite de algumas áreas, quando oportuna, irá favorecer o melhor controle e a gestão da oferta de serviço.

A melhoria esperada na operação das áreas de permissão decorrente de uma divisão, não se limita apenas no redimensionamento espacial, tanto é que, das 8 (oito) áreas de permissão hoje existentes, 4 (quatro) delas foram subdividas e quatro mantiveram os mesmos limites. A oportunidade da divisão de uma área com o objetivo de efetivar um processo de reorganização com racionalização do serviço consolida-se a partir de investimentos em infraestrutura existentes e previstos.

A Área 1.0, já tem sua operação fundamentada no Corredor Pirituba – Lapa – Centro e nos terminais Pirituba, Cachoeirinha, além de se constituir em área de influência dos terminais da Barra Funda e da Lapa. Este desenho atual deverá ser consolidado com a implantação de dois novos terminais, Britânia e Perus. Este último localizado no extremo Norte da Área 1.0 viabilizará a integração com a Estação Perus da CPTM. É, portanto, uma área consolidada em que não se viu a oportunidade de segregação.

A Área 2.0, também não desmembrada, tem como um dos elementos de sua consolidação operacional, o elemento geográfico, em razão de seu relevo, com destaque à Serra da Cantareira , além do fato de que parcelas de seu território cumprem o papel de reserva ambiental. Operacionalmente se caracteriza por uma concentração da demanda no eixo do Metrô, particularmente da Linha Norte-Sul.

A Área 5.0 consolidação sua operação do eixo da Av. Professor Luiz Anhaia Melo e do Expresso Tiradentes, com destaque aos terminais Sacomã, Vila Prudente e São Mateus. É uma área de extensão reduzida com relação às demais, estando previstos investimentos por parte da PMSP no Corredor Perimetral Pinheiros – Vila Prudente. Essas características não suscitaram seu desmembramento.

Área 7.0, que também teve seus limites mantidos tem como eixo de consolidação operacional as Estradas do M'Boi Mirim e Itapecerica, que estão conectadas aos terminais de transferência Jardim Ângela, Guarapiranga, Capelinha e João Dias, que por sua vez se articulam com o Terminal Santo Amaro. Estão previstos investimentos em dois novos terminais – Baronesa e Novo Jardim Ângela –, que deverão consolidar essa configuração.

Na busca de uma configuração adequada à reorganização com racionalização do subsistema local, operado sob o regime de permissão, 4 (quatro) das atuais 8(oito) áreas de permissão foram subdivididas, cada uma delas, em 2 (duas) áreas. Referimo-nos às áreas 3.0, 4.0, 6.0 e 8.0, nas quais foram criadas, respectivamente, as áreas 3.1., 4.1., 6.1 e 8.1.

O desmembramento da atual Área 3.0 nas Áreas 3.0 e 3.1 levou em consideração os investimentos previstos nos terminais Itaim Paulista e Vila Mara, atrelados aos corredores Celso Garcia e Perimetral Itaim Paulista – São Mateus, que formam um núcleo de infraestrutura que facilitará a reorganização com racionalização do conjunto de linhas que hoje formam a porção Leste da atual Área 3.0. Na porção Oeste (3.1) da atual Área 3.0 também se verificam condições semelhantes do ponto de vista da infraestrutura, com os investimentos previstos nos terminais Tiquatira e Concórdia. Esses dois terminais compõem o complexo do Corredor Celso Garcia, configurando assim

outro núcleo de infraestrutura que facilitará a reorganização com racionalização do conjunto de linhas que mantêm afinidade com esse núcleo.

As Áreas 4.0 e 4.1 resultaram da subdivisão da atual Área 4.0 da permissão. A porção Leste do que hoje corresponde a Área 4.0 da permissão, tem investimentos previstos no Novo Terminal São Mateus e no Corredor Perimetral São Mateus – Itaim Paulista. Destaca-se ainda o investimento previsto no Terminal Itaquera, fundamental à conexão dos serviços de ônibus com o modal metro-ferroviário e, do ponto de vista geográfico, situa-se no que virá a se constituir o limite das duas áreas resultantes da subdivisão da atual Área 4.0. Este terminal também tem papel importante como receptor das linhas que têm origem na porção Leste da atual Área 4.0, permitindo seccionamentos fundamentais à reorganização com racionalização desse conjunto de linhas, que promoverá uma redução significativa do volume de ônibus em circulação, o viabilizando uma reorganização com racionalização na porção Oeste (4.1) da Atual Área 4.0, contando com a integração ao eixo metro-ferroviário. Ainda na porção Oeste da Área 4.0 atual, outros investimentos na infraestrutura estão previstos, como a requalificação dos corredores Radial Leste e Aricanduva.

A subdivisão da atual Área 6.0 da permissão nas Áreas 6.0 e 6.1, consagra a existência de dois conjuntos de linhas com características operacionais bastante diferenciadas, que por si só justificam um desmembramento. Além desse nítido estímulo, a porção Sul da Área 6.0, de considerável extensão geográfica, tem previsão de investimentos nos novos terminais Varginha, Parelheiros e Jardim Eliana além dos corredores Belmira Marin, Canal Cocaia e Vila Natal, que consolidarão a infraestrutura da porção Sul da Área 6.0, e, consequentemente, a afinidade do conjunto de linhas. Também na porção Norte da atual Área 6.0 estão previstos investimentos nos novos terminais Jardim Miriam, Pedreira e Jardim Aeroporto, bem como nos corredores Miguel Yunes, Sabará, contando ainda com a influência direta do Corredor 23 de Maio (Norte-Sul).

Por fim, o desmembramento da atual Área 8.0 da permissão nas novas áreas 8.0 e 8.1, a exemplo das anteriores, também se apoia em aspectos operacionais e nas perspectivas de investimento em infraestrutura. A porção Sul da atual Área 8.0 tem ligação direta com o futuro Corredor Capelinha – Vila Sônia e com os terminais existentes Campo Limpo, Capelinha e João Dias, constituindo uma base de infraestrutura que consolida os interesses de deslocamento da população usuária que prioriza a ligação com o eixo da Estrada de Itapecerica com destino à Santo amaro, portanto, a porção Sul da atual Área 8.0. A porção Norte da atual Área 8.0, por outro lado, revela a identidade do interesse dos usuários com as regiões de Butantã e Pinheiros,

por meio do atual corredor Francisco Morato – Rebouças – Centro, cabendo destacar que a futura implantação do Terminal Vila Sônia e as novas estações da Linha amarela de Metrô, consolidarão a articulação com o sistema metro-ferroviário.

Deste modo, pretende-se licitar 12 (doze) áreas de permissão e 7 (sete) das oito áreas de concessão, uma vez que uma das áreas, a denominada área 4 tem contrato de concessão vigente até o ano de 2017.

A par de todo o exposto e tendo em vista o vencimento dos contratos de concessão e de permissão em 2013, faz-se necessário deflagrar novos procedimentos licitatórios visando manter a regularidade e aprimorar a qualidade desses serviços.

Os prazos dos contratos serão aqueles estabelecidos na Lei, ou seja, 15 anos para a concessão e de 07 anos para a permissão, podendo este ter sua vigência estendida até 10 anos, nos termos do art. 21 da Lei 13.241/01.

Sob este cenário, com base nos critérios da conveniência e oportunidade, entendem-se justificadas as licitações ora propostas.

São Paulo, 11 de Junho de 2013.

JILMAR TATTO
Secretário Municipal de Transportes
Prefeitura de São Paulo